



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Miasta-wrota na obszarze województwa śląskiego

Author: Robert Krzysztofik

Citation style: Krzysztofik Robert. (2008). Miasta-wrota na obszarze województwa śląskiego. (2008). "Acta Geographica Silesiana" ([T.] 3 (2008), s. 37-40).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Robert Krzysztofik

Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec

MIASTA-WROTA NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Кшиштофик Р. **Города-ворота на территории Силезского воеводства.** Концепция городов-ворот была представлена в 70-ых гг. XX столетия А. Бургхардт (1971) и в дальнейшем развитая Дж. Бирдом (1977). Города-ворота принадлежат к группе городских центров, определяемых как смешанные системы размещения поселенческих пунктов, отличающихся центральными и специализированными функциями. Статья обсуждает размещение городов-ворот на территории современного Силезского воеводства. Анализ историко-географического плана указывает на различные факторы развития данного типа городов относительно выделенных хронологических периодов.

Krzysztofik R. **Gateway cities on the area of Silesian voivodeship.** The most important significance of gateway cities theory gained works of A. Burghardt (1971) and J. Bird (1977). The theory of gateway cities in the typology of locational patterns it should be arranged among models of both concentration and specialization as well. The most important element of researches, which has been mentioned, is presentation of gateway cities developed in the area of Silesian voivodeship. The development of gateway cities was described in historical-geographical context.

Zarys treści

Koncepcja miast wrót została zaprezentowana w latach 70. XX wieku przez A. BURGHARDT (1971) i później rozwinięta przez J. BIRDA (1977). Miasta-wrota należą do grupy ośrodków miejskich definiowanych jako mieszane układy lokalizacyjne. Łączą funkcje centralne i wyspecjalizowane. W artykule omówiono rozmieszczenie miast-wrót zlokalizowanych na obszarze współczesnego województwa śląskiego. Analizy dokonano w ujęciu geograficzno-historycznym, wskazując na różne przesłanki rozwoju omawianego typu miast w odniesieniu do wyróżnionych przedziałów chronologicznych.

WPROWADZENIE

Pojęcie miast-wrót funkcjonuje już w literaturze naukowej kilkadziesiąt lat. Jego konceptualizacji w latach 70. XX wieku dokonali A. BURGHARDT (1971) i J. BIRD (1977). W krajowej literaturze geograficznej kwestie teoretyczne dotyczące ośrodków miejskich o funkcjach wrót zaprezentował ostatnio R. KRZYSZTOFIK (2004).

Miasta-wrota należą do grupy ośrodków o funkcjach mieszanych, a zatem generujących cechy zarówno miejscowości o funkcjach wyspecjalizowanych, jak i centralnych. Jeśli funkcje te zdecydowały tylko o powstaniu miasta, a nie jego późniejszym funkcjonowaniu, mówimy jedynie o mieszanym genotypie funkcjonalnym (por. KRZYSZTOFIK, 2003a). Nakładanie się obu typów funkcji jest efektem specyficznego położenia mias-

ta-wrota na granicy dwóch regionów o odmiennej specyfice ekonomiczno-społeczno-politycznej, w miejscu, gdzie następuje wymiana potencjału obu jednostek. Miasto-wrota skupia w tym przypadku międzyregionalne przepływy osób i towarów. Koncentracja ta w istotny sposób wpływa na rozwój i modyfikację bazy ekonomicznej ośrodka omawianego typu. Stanowi swoistą „klamrę” wiążącą obie jednostki regionalne. Dynamika rozwoju miast-wrót jest w prosty sposób uzależniona od wielkości obu regionów oraz skali różnic ich potencjałów społeczno-gospodarczych. Na rangę omawianego typu ośrodka wpływa także liczba i rozmieszczenie innych miejscowości o podobnych funkcjach, powstałych na podstawie tej samej bariery międzyregionalnej. Powstaniu miast-wrót sprzyjają niektóre uwarunkowania o charakterze fizycznogeograficznym. Najważniejsze z nich to:

- położenie nadmorskie (region, w którym zlokalizowane jest miasto-wrota „graniczy” wtedy z wieloma regionami, z którymi istnieje komunikacja morską),
- położenie przedgórskie,
- położenie na granicy dwu lub więcej znaczących jednostek fizycznogeograficznych,
- położenie przesmykowe, wąwozowe, zwłaszcza „u wylotu” tego typu formy (por. także: KRZYSZTOFIK, 2003b).

Lokalizacje te muszą jednak uwzględniać fakt pokrywania się międzyregionalnych różnic fizycznogeograficznych, z różnicami natury gospodarczo-społecznej.

Miasto-wrota powstaje w miejscu, gdzie granica lub bariera wymusza punktowe skupienie szlaków komunikacyjnych, w efekcie czego następuje synergia impulsów ekonomicznych, wpływających na dalszy rozwój ośrodka. Po pewnym czasie miasto-wrota może stracić swoje funkcje. Na ogół przyczyną tego jest zanik dotychczasowej granicy ekonomiczno-społecznej lub zmiana jej rangi. Ważną kwestią jest też historyczna zmiana środka transportu i przeniesienie punktu granicznego w inne miejsce. Często też pojawiają się całkiem nowe czynniki ekonomiczne, zupełnie niezwiązane z funkcjonowaniem granicy, np. górnictwo.

Innym, często znanym przypadkiem jest wtórne pozyskanie funkcji wrót. Zjawisko tego typu ma miejsce najczęściej na skutek pojawienia się nowej granicy politycznej lub utrwalenia i domknięcia istniejącej dotychczas. Funkcje wrót stają się wtedy tzw. funkcjami kontrolnymi lub stymulującymi lokalny rozwój.

Miasta-wrota w rozwoju urbanizacji Polski odegrały znaczącą rolę. Genotyp mieszański nawiązujący do układu miast-wróć mają m. in. Warszawa, Poznań, Gdańsk i Lublin oraz co najmniej dalszych 100 miejscowości na terenie całej Polski. Omawiany model rozwojowy miał także istotne znaczenie w formowaniu się miejskiej sieci osadniczej na obszarze współczesnego województwa śląskiego. Na jego podstawie można wyjaśnić powstanie lub okresowy rozwój nie tylko stolicy województwa – Katowic, ale także Sosnowca, Gliwic lub Bielska-Białej.

FUNKCJE WRÓT JAKO CZYNNIK MIASTO-TWÓRCZY W OKRESIE FEUDALNYM (DO KOŃCA XVIII w.)

Miasta-wrota na obszarze dzisiejszego województwa śląskiego (tab. 1) powstawały już w średniowieczu, a rozwój ten był kontynuowany aż do wieku XX. Jednym z istotniejszych sprzyjających mu czynników był fakt istnienia tu regionalnej granicy śląsko-małopolskiej. Granica ta w różnych okresach pokrywała się także z granicą państwową: polsko-austriacką, polsko-pruską, rosyjsko-pruską. Mniejsze znaczenie miało pogranicze śląsko-czeskie.

Drugi ważny aspekt, istotny jednak wyłącznie dla okresu feudalnego, to zróżnicowanie fizycznogeograficzne, przejawiające się w styku obszarów nizinnych i wyżynnych oraz przede wszystkim górskich.

Na powyższe uwarunkowania nakładał się także dość wysoki stopień urbanizacji i zaludnienia oraz występowanie innych, ekonomicznych czynników miastotwórczych. Wszystkie wspomniane elementy w istotny sposób sprzyjały możliwościom funkcjonowania ośrodków bramnych.

W okresie feudalnym (do końca XVIII w.) powstało miasto-wrota Bielsko na Śląsku i Biała w sąsiedniej Małopolsce. Powstanie Białej wyjaśniane jest także rozwojem funkcji wyspecjalizowanych, opartych na produkcji włókienniczej.

Drugie ważne skupisko miast o genezie wrót powstało na granicy dawnego województwa krakowskiego z Księstwem Siewierskim (Będzin – Czeladź). Układ ten przetrwał całą epokę feudalną aż do czasów zaborów.

W XVIII w. na granicy śląsko-małopolskiej powstała specyficzna aglomeracja Mysłowice-Modrzejów-Niwka. Jej rozwój w tym okresie oparty był niemal wyłącznie na funkcji wrót. Jednak genotyp mieszański związany z funkcjonowaniem wrót miały tylko 2 ostatnie z wymienionych miast (obecnie w granicach Sosnowca). Mysłowice powstały w średniowieczu jako typowy ośrodek centralny.

Charakterystyczną cechą miast-wróć, na którą zwrócili cytowani teoretycy tej koncepcji – A. Burghardt i J. Bird – jest tworzenie się układów bliźniaczych: odpowiednio po jednym ośrodku, po każdej stronie granicy. Zasada ta znalazła potwierdzenie także w przypadku większości omawianych miast na obszarze dzisiejszego województwa śląskiego (Modrzejów–Mysłowice, Będzin–Czeladź, Bielsko–Biała, Sosnowiec–Katowice).

Funkcje wrót odegrały także znaczącą rolę przy lokacji Skoczowa, a także pasma miast położonych na kuescie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej: Ogrodzieniec-Kromolów (obecnie w granicach Zawiercia)–Włodowice-Żarki.

FUNKCJE WRÓT JAKO CZYNNIK MIASTO-TWÓRCZY W OKRESIE INDUSTRIALNYM (OD XIX DO POŁOWY XX w.)

Nowy rozdział w rozwoju miast-wróć nastąpił w epoce industrialnej. Z wymienionych wcześniej przyczyn powstawania i ewolucji ośrodków omawianego typu wymienić należy:

- domknięcie granicy prusko-rosyjskiej,
- rozwój kolei żelaznych jako nowego środka transportu,
- różnicowanie się potencjałów gospodarczych Prus i Rosji,
- silną urbanizację obszarów stanowiących aktualnie rdzeń konurbacji katowickiej i in.

Tabela 1. Miasta-wrota na obszarze współczesnego województwa śląskiego
Table 1. Gateway cities in the area of contemporary Silesian voivodeship

Miasta-wrota (Gateway cities)	W okresie (in the period)	Prawa miejskie (Civic rights)
Będzin	Feudalnym	1358
Biała	Feudalnym	1723-1950;1951 (B.-B.)
Bielsko	Feudalnym	1300-1950;1951 (B.-B.)
Cieszyn	Powojennym	1263
Czeladź	Feudalnym	1325-1870;1919
Gliwice	Industrialnym	1276
Katowice	Industrialnym	1865
Kromolów	Feudalnym	1388-1869
Łazy	Powojennym	1967
Maczki	Industrialnym	-
Modrzejów	Feudalnym	1701-1870
Mysłowice	Feudalnym, industrialnym	1360-1742;1861
Niwka	Feudalnym	1787-1801
<i>Ogrodzieniec</i>	Feudalnym	1409-1869;1973
<i>Skoczów</i>	Feudalnym	1322
<i>Ślawków</i>	Powojennym	1286-1869;1958-1977;1984
Szczakowa	Industrialnym	1933-1956
<i>Sosnowiec</i>	Industrialnym	1902
Tarnowskie Góry	Industrialnym, powojennym	1526
Włodowice	Feudalnym	1399-1869
<i>Żarki</i>	Feudalnym	1382-1870;1949

Oznaczenia: Kursywą zaznaczono miejscowości, których rozwój jako miast-wrót jest bardzo prawdopodobny lub jednoczesny z innymi funkcjami..

Źródło: Opracowanie własne

Source: by author

Pierwszym nowożytnym, a jednocześnie całym nowym miastem o funkcji wrót były Katowice. Ich rozwój, zwłaszcza od końca XIX w., opierał się na funkcjach ośrodka dyspozycyjnego, handlowo-usługowego i komunikacyjnego na polityczno-gospodarczej granicy pomiędzy Górnym Śląskiem należącym do państwa prusko-niemieckiego i Zagłębiem Dąbrowskim zlokalizowanym – w kontrolowanym przez Rosję – Królestwie Polskim.

Dziedzictwem dawnych funkcji Katowic jest współcześnie między innymi ich śródmiejski układ urbanistyczny, podporządkowany bezpośrednio przebiegowi linii kolejowej oraz lokalizacja dawnego, nadgranicznego dworca kolejowego. Katowice prawa miejskie uzyskały w roku 1865. W granicach ówczesnego miasta znalazły się wówczas jedynie tereny dzisiejszego ścisłego centrum miasta z jego wielkomiejską zabudową. Bardzo specyficzna – w nawiązaniu do przemysłowo-górniczego otoczenia – była również baza ekonomiczna Katowic. W strukturze funkcjonalnej tego miasta przełomu XIX i XX wieku dominowały funkcje administracyjne, komunikacyjne, handlowe i tzw. kontrolne (por. TKOCZ, 1995).

Drugim ważnym ośrodkiem omawianego typu na Górnym Śląsku były Mysłowice. W przypadku tego miasta były to jednak funkcje wtórne, rozbudowane na podstawie czynnika komunikacji kolejowej. Charakter wtórnego ośrodka bramnego miały w tym regionie także Gliwice

(por. GWOSDZ, 2002). O ile Katowice miały charakter wrót ekonomiczno-politycznych, a Mysłowice – politycznych, o tyle Gliwice stanowiły kłamię łączącą przemysłową część Górnego Śląska z resztą państwa niemieckiego.

Pod względem ewolucji funkcji wrót interesującym przykładem były Mysłowice, w których rola miasta granicznego została utrzymana od końca epoki feudalnej aż do początku XX wieku. Transport kolejowy sprawił nawet, że pod tym względem miasto to stało się nawet jednym z najsłynniejszych ośrodków na świecie (por. SULIK, 2000).

Miasta-wrota rozwinęły się w XIX w. także w małopolskiej części dzisiejszego województwa śląskiego. Jako pierwsze powstało osiedle Maczki (Granica) zlokalizowane w Królestwie Polskim na granicy rosyjsko-austriackiej przy linii kolejowej Warszawsko-Wiedeńskiej. Osada ta (obecnie w granicach Sosnowca) nigdy jednak nie uzyskała praw miejskich. Przy tym samym szlaku kolejowym, a także przy linii kolejowej w kierunku pruskiego Śląska (Mysłowice), ale po stronie austriackiej, umiastowiła się natomiast Szczakowa (obecnie w granicach Jaworzna).

Największym ośrodkiem miejskim w tym regionie, pełniącym funkcje wrót był wtedy Sosnowiec. Miasto rozwinęło się przy odczynie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z Zabkowic do Katowic. Dość szybko zdystansowało sąsiednie Maczki, analogicznie jak po stronie pruskiej Katowice zmarginalizowały Mysłowice.

O ile w granicach Katowic, w momencie uzyskania praw miejskich, znalazły się tereny śródmiejskiej zabudowy stanowiące współcześnie ścisłe centrum miasta, o tyle w Sosnowcu osadę przydworcową zintegrowano z sąsiednimi miejscowościami fabrycznymi i górniczymi (por. ZIÓŁKOWSKI, 1960). Tym samym ze statystyczno-ekonomicznego punktu widzenia rola funkcji wrót uległa pewnemu zatarciu.

Wszystkie wspomniane w tym rozdziale miejscowości swoje funkcje zatraciły po I wojnie światowej wraz ze zmianą granic politycznych i włączeniem zachodniej części Górnego Śląska do odrodzono państwa polskiego.

Po II wojnie światowej funkcje wrót rozwinęły się do pewnego stopnia w Łazach i Sławkowie oraz w Cieszynie. W pierwszych dwóch przypadkach rozwój ten opiera się odpowiednio na roli kolejowego ośrodka wywozowego dla górnictwa (Łazy) lub wywozowego i przewozowego dla przemysłu przetwórczego (Sławków). Oba miasteczka są zlokalizowane w strefie peryferyjnej GOP.

Cieszyn natomiast był jednym z największych ośrodków granicznych Polski. Funkcje wrót w istotny sposób były tu jednak równoważone innego rodzaju działalnością gospodarczą.

ZAKOŃCZENIE

Miasta-wrota odegrały istotną rolę w dziejach urbanizacji Polski. Dotyczy to również obszaru współczesnego województwa śląskiego. Z uwagi na fakt, że miasta cechują się często znaczną dynamiką funkcjonalną, część z nich traci swoje pierwotne uwarunkowania rozwoju (genotyp funkcjonalny). Odnosi się to do także do miast-wrót. Aktualnie rozwój funkcji wrót na obszarze województwa śląskiego uległ zahamowaniu. Wynika to z dwu zasadniczych przyczyn. Pierwsza z nich jest otwarcie granic politycznych z Czechami i Słowacją. W związku z tym nie ma potrzeby koncentracji infrastruktury związanej z przepływem osób i towarów w sąsiedztwie linii granicznej. Zjawisko to nie sprzyja więc rozwojowi miast nadgranicznych, stanowiących teoretycznie jeden z rodzajów miast-wrót.

Drugi problem wiąże się zaś z powszechnym rozwojem transportu samochodowego, przez co maleje rola ważnych węzłów komunikacji kolejowej, zlokalizowanych na obszarach granicznych państw lub regionów przemysłowo-miejskich.

Rozwój miast-wrót we współczesnym świecie ma charakter dualny. Część miejscowości wyspecjalizowała się w obsłudze związanej z transportem pasażerskim, część zaś – z transportem towarowym. W pierwszym przypadku są to z reguły wielkie porty lotnicze zlokalizowane poza granicami metropolii. W obsłudze towarowej dominują natomiast duże ośrodki portowe, w tym także tzw. suche porty, stanowiące punkty wywozowe większych okręgów lub ośrodków przemysłowych.

W województwie śląskim oczekiwać należy kontynuacji rozwoju funkcji gospodarczych wrót m. in. w Łazach, Tarnowskich Górach i częściowo w Gliwicach, a przede wszystkim w Sławkowie. W kwestii komunikacji pasażerskiej największą rolę odgrywać będzie rejon lotniska Pyrzowice na granicy gmin Mierzęcice i Ożarówce.

LITERATURA

- Bird J., 1977: *Centrality and Cities*. Routledge Direct Editions, London, Henley, Boston.
- Burghardt A., 1971: Hypothesis about Gateway Cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 61, 3: 269–285.
- Gwosdz K., 2004: Ewolucja rangi miejscowości w konurbacji przemysłowej. Przypadek Górnego Śląska (1830–2000). Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Krzysztofik R., 2003a: Osadnictwo w rejonie Euroregionu Śląsk Cieszyński w okresie od XIII wieku do roku 1945 na tle wybranych zjawisk w przestrzeni geograficznej pogranicza polsko-śląsko-morawskiego. W: Runge J. (red.): *Terytorialny system społeczno-ekonomiczny pogranicza województwa śląskiego i Północnych Moraw oraz jego strategię rozwoju w okresie transformacji systemowej gospodarki krajów Europy Środkowo-Wschodniej*. UŚ, Katowice: 41–79.
- Krzysztofik R., 2003b: Pojęcie genotypu funkcjonalnego w badaniach nad układami lokalizacyjnymi miast. *Przegląd badań i próba modelu*. *Czasopismo Geograficzne*, 74, 4: 325–344.
- Krzysztofik R., 2004: Miasta-wrota. Zarys teorii i przegląd badań. W: *Czasopismo Geograficzne*, 75, 3: 213–231.
- Sulik A., 2000: *Historia Mysłowic do 1922 roku*. Miejskie Centrum Kultury, Wydawnictwo „Przesłanie”, Mysłowice.
- Ziółkowski J., 1960. *Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta przemysłowego*, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice.